

INTRODUÇÃO

Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães

RUI MANUEL LOUREIRO

Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes

CHAM – Centro de Humanidades | FCSH, Universidade Nova de Lisboa

Encontrar a biblioteca de Fernão de Magalhães é uma verdadeira missão impossível. O grande navegador não produziu qualquer escrito ou relato desenvolvido, e apenas lhe podem ser atribuídos uns poucos textos de circunstância (cartas e memoriais), todos de reduzida dimensão. Contudo, a sua letra aparenta ser a de um homem cultivado e habituada à escrita. Entretanto, nas fontes da época apenas se conseguem encontrar indícios de um livro que inequivocamente estaria na posse de Magalhães, um exemplar de um relato de viagens orientais da autoria de Ludovico de Varthema, impresso pela primeira vez em Roma em 1510. Mas durante os seus anos de formação, e ao longo de uma carreira ultramarina que decorreu em regiões da África Oriental, da Índia, da Ásia do Sudeste e de Marrocos, Fernão de Magalhães teria decerto possuído ou manuseado um certo número de obras – umas impressas, outras manuscritas – relacionadas com esses espaços geográficos e com o movimento de expansão ibérica então em curso. Além disso, a conceção de um projeto de navegação para as *ilhas das especiarias* por uma rota ocidental, na década de 1510, implicaria ainda o conhecimento de um certo número de obras relacionadas com a navegação astronómica e com a geografia do Novo Mundo. Aqui se ensaia, pois, a tentativa de identificação dos livros que o navegador português em algum momento teria possuído ou manuseado – a *biblioteca* de Fernão de Magalhães –, seguindo o fio da sua aventureira biografia.

Fernão de Magalhães terá nascido na região do Porto, na margem sul do rio Douro, como sugerem alguns documentos de arquivo subscritos por ele próprio, e entre estes o seu testamento (ver GIL 2009: 251-252)¹. Dois testemunhos portugueses um pouco mais tardios confirmam esta hipótese. O primeiro testemunho aparece no *Libro das antiguidades e cousas notaveis de antre Douro e Minho, e de outras m[ui]tas de España e Portugal*, manuscrito composto em 1549, da autoria do Dr. João de

¹ Sobre a naturalidade de Magalhães, ver Barros (2009) e Dantas (2012).

Barros², um humanista lusitano pouco conhecido, que não deve ser confundido com o cronista seu homónimo. A dado passo, referindo-se ao Porto, o Dr. João de Barros escreve que «Os homens desta Cidade são polla mor parte muito espertos na arte do marear e se fazem aly grandeza naos, e nauios, e daly foi natural o Magalhães que achou outro caminho pera a Índia que foy homem habilissimo» (BARROS 1549: 60r). O segundo testemunho deve-se a Fernando Oliveira, um especialista em assuntos náuticos que por volta de 1570 preparou um manuscrito intitulado *Viagê de Fernão de Magalhães, escripta por hũ homẽ que foy na cõpanhia*. A determinado passo desse relato, Oliveira escreve que «Antre os portugueses que descobrirão Maluco foy hum chamado Fernão de Magalhães, natural da cidade do Porto em Portugal. Este era da geração dos Magalhães gente honrada e nobre: e era criado del rey em foro de moço de camara» (VALIÉRE 1976: 27-28).

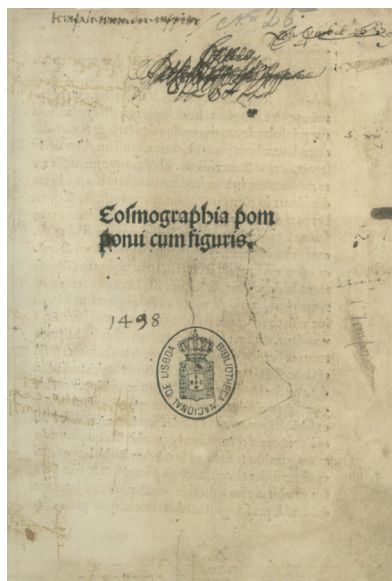
Pouco mais se consegue apurar sobre o navegador, até ao momento do seu embarque em 1505 na armada de D. Francisco de Almeida, nobre português que ia assumir as funções de primeiro vice-rei do nascente Estado da Índia (cf. RÊGO & OUTROS 1962-1989: 1, 110). Magalhães seria então um homem já formado, pois crê-se que terá nascido por volta de 1480. E teria tido o mesmo tipo de educação de outros jovens fidalgos do seu tempo e condição, que combinavam uma apurada preparação militar com alguns estudos de natureza humanística. Desde 1498, na sequência da viagem de Vasco da Gama, que a coroa portuguesa estava a construir no Oriente um informal império, constituído por dispersos estabelecimentos costeiros, onde eram fundadas feitorias e fortalezas, que eram protegidas por navios poderosamente armados. A partir destas bases, os portugueses pretendiam intervir no tráfico das mais valiosas mercadorias orientais, canalizando-as para a Europa através da recém-aberta rota do Cabo³. Fernão de Magalhães, como muitos outros jovens, embarcava para a Índia em busca de honra e proveito, e durante os oito anos seguintes viajaria extensamente por toda a Ásia marítima, participando em numerosas expedições navais e campanhas militares organizados pelas autoridades portuguesas.

A sua intenção de demandar o Oriente, muito provavelmente, teria sido acompanhada pela recolha prévia de notícias sobre os mundos ultramarinos. E embora não haja indícios de que Magalhães teria uma desenvolvida cultura letrada, não é impossível

² Sobre este autor, ver Baião (1917).

³ A respeito da fundação do Estado da Índia, ver Barreto (2000).

que em algum momento da sua formação manuseasse determinadas obras da cultura clássica que estavam a ser redescobertas um pouco por toda a Europa. Outros dos seus contemporâneos eram leitores interessados das edições latinas da *Cosmographia* de Pompónio Mela, da *Historia Naturalis* de Plínio, o Velho, e da *Geographia* de Cláudio Ptolomeu, por exemplo, nas quais procuravam referências que pudessem enquadrar os novos descobrimentos geográficos ibéricos, e de alguma forma servir de preparação para o encontro com esses mundos ultramarinos. Edições latinas dessas obras estavam disponíveis em Portugal, e eram consultados por outros leitores com estatuto social idêntico ao de Fernão de Magalhães, um pequeno fidalgo da casa real portuguesa (ver TARRÍO 2015). De resto, algumas destas obras clássicas incluíam nas suas edições modernas mapas mais ou menos atualizados, que já incluíam representações cartográficas dos espaços extraeuropeus que estavam a ser explorados desde inícios do século xv pelas coroas de Portugal e de Espanha. Tal sucedia nomeadamente com as edições da *Geographia* de Ptolomeu, que desde inícios do século xvi começaram a integrar planisférios com a representação do Novo Mundo⁴.



[1]

⁴ Sobre a cartografia das edições da obra de Ptolomeu, ver Gautier-Dalché (2009).

Magalhães poderia também ter consultado outras obras que circulavam em Portugal nos alvares do século XVI, como o *Livro das Maravilhas* de Marco Polo ou como a descrição da *Ásia* de Eneas Silvio Piccolomini, tratados medievais que procuravam dar conta da geografia das regiões mais orientais, com base em experiências vivenciais ou em informações de segunda mão. Por sinal, em 1502, muito antes da largada da armada de D. Francisco de Almeida, o impressor de origem alemã Valentim Fernandes publicara em Lisboa o *Marco Paulo*, uma coletânea de relatos medievais de viagem em tradução portuguesa. Entre estes destacavam-se o célebre livro de Marco Polo, protagonista de extensas peregrinações asiáticas, e a relação de Nicolo de' Conti, um mercador que nas primeiras décadas do século XV jornadeara extensamente pela Ásia. Na última página da sua edição, Valentim Fernandes sublinhava que a obra se destinava a servir de «auisamêto daqueles que agora vam pera as ditas Indias» (FERNANDES 1502: XCVIIIIV)⁵. O impressor alemão fornecia aos homens cultos que partiam para o Oriente, numa edição acessível, em língua portuguesa, os mais conceituados – embora desatualizados – relatos europeus sobre o mundo oriental. E incentivava os viajantes lusitanos a «benignamête [...] emêdar e correger ho que menos acharẽ no escreuer .s. nos vocabulos das prouinças. regnos. çidades. ylhas. e outras cousas muytas e nõ menos em a distância das legoas de hũa terra pera outra» (FERNANDES 1502: XCVIIIIV). Não é improvável que um dos primeiros livros sobre assuntos geográficos que passou pelas mãos de Fernão de Magalhães tenha sido precisamente a coletânea *Marco Paulo* de Valentim Fernandes.

Um dos homens que viajava a bordo da armada de D. Francisco de Almeida era o feitor Hans Mayr, representante de interesses mercantis alemães, que escreveu um pormenorizado relato da viagem, descrevendo as diversas escalas efetuadas ao longo da costa oriental de África. Mas o relato do alemão, que faz parte do chamado *Códice Valentim Fernandes* – um conjunto de diversos manuscritos reunidos pelo impressor alemão –, não inclui qualquer menção a Magalhães, que não se terá destacado em nenhuma das diversas ações bélicas desencadeadas pelos portugueses (ver COSTA 1997: 344-361). A armada portuguesa seguiria depois para a costa ocidental da Índia, aportando nomeadamente a Cananor e a Cochim, cidades portuárias onde o vice-rei D. Francisco de Almeida negociou com as autoridades locais a construção de fortalezas portuguesas. Nada se consegue apurar sobre as atividades de Magalhães durante o ano de 1506, mas decerto teria participado nos combates navais contra as forças da cidade de Calecute.

⁵ Existe uma edição diplomática desta coletânea: Pereira, ed. (1922). Sobre Valentim Fernandes, ver Jüsten (2007).

O cronista português Gaspar Correia, que viveu na Índia a partir de 1512 e que mais tarde escreveria as *Lendas da Índia*, uma volumosa e documentada história do primeiro meio século de presença portuguesa no Oriente que na época ficou manuscrita, refere-se a «Fernão de Magalhães, que em Calecut fôra muyto ferido» (CORREIA 1975: 2, 28). O episódio bélico, que redundou numa vitória portuguesa sobre a frota daquele potentado indiano, merece alguma atenção. Depois da largada da armada portuguesa de Cochim, de regresso a Lisboa, em finais de 1505, alarmantes notícias chegaram à fortaleza portuguesa de Cananor. Um viajante italiano que vivera em Calecute durante uma temporada juntou-se aos portugueses, alertando-os para um iminente ataque do Samorim desta cidade indiana, que desde a primeira hora se revelara hostil à presença lusitana. Em Cananor encontrava-se então D. Lourenço de Almeida, filho do Vice-rei, que de imediato enviou para Cochim, num navio comandado por João Serrão, o trânsfuga italiano, que não era outro senão Ludovico de Varthema (2004: 242-245). Fernão de Magalhães, que provavelmente andaria embarcado com João Serrão – dadas as suas posteriores ligações a Francisco Serrão, talvez um parente daquele –, terá então travado conhecimento com o viajante italiano. Varthema regressou pouco depois à Europa, a bordo de navios portugueses, e chegado a Itália publicaria em Roma, em 1510, o *Itinerario de Ludovico de Varthema*, que conheceu uma ampla difusão em sucessivas edições e traduções. Na sua relação de viagem Varthema relatava as suas alegadas andanças até diversas ilhas da Insulíndia, incluindo Samatra, Java, Bornéu, e mesmo Maluco (VARTHEMA 2004: 179-224). Mas estas viagens às partes mais orientais da Ásia muito provavelmente nunca ocorreram, pois suspeita-se hoje que o italiano não terá navegado para leste da Índia.

Curiosamente, e de acordo com indicações do cronista espanhol Francisco López de Gómara na sua *Historia general de Indias*, originalmente publicada em Saragoça em 1552, quando Fernão de Magalhães, em 1518, foi recebido pelo monarca espanhol Carlos I em Valladolid, tinha nas mãos «la relación de Luis Berthoman, boloñes, que fue a Bandam, Borney, Bachian, Tidore y otras islas de especias» (LÓPEZ DE GÓMARA 1965: 1, 160). Ou seja, depois de voltar a Portugal, o navegador português teve conhecimento de que o seu antigo conhecido, Ludovico de Varthema, publicara um *Itinerario* em língua italiana no qual descrevia detalhadamente as suas andanças orientais (VARTHEMA 1510). E encontrara modo de adquirir essa obra – na edição original ou talvez na tradução latina impressa em Milão em 1511, com o descritivo

Itinerario De Ludouico De
Barthema Bolognese ne lo Egypto ne la
Suria ne la Arabia Deserta ⁊ Felice
ne la Persia ne la India ⁊ ne la Etbio
pia. La fede et viuere ⁊ costumi de
tutte le psate puicie. Nouamete impresso.



[12]

título *Novum itinerarium Aethiopiae, Aegypti, utriusque Arabiae, Persidis, Siriae ac Indie intra et extra Gangem*. Magalhães queria talvez mostrar ao monarca espanhol evidências testemunhais das imensas riquezas que se podiam encontrar nas *ilhas das especiarias*.

Um documento de dezembro de 1506 refere que o Vice-Rei português despachara pouco antes para a costa oriental de África uma expedição comandada por Nuno Vaz Pereira, na qual se integrou «Fernam de Magalhaes» (RÊGO 1960-1977: 10, 356). Durante cerca de um ano este contingente naval deu apoio aos estabelecimentos

portugueses de Sofala, Quíloa e Melinde, ajudando a consolidar a presença lusitana naquela região africana, especialmente importante por permitir o acesso ao trato de ouro do império do Monomotapa⁶. Nada de especial se consegue apurar sobre as atividades de Magalhães durante este período. Em outubro de 1507 Nuno Vaz Pereira estava de regresso a Cochim, de onde efetuou uma jornada à ilha de Ceilão. Embora nada o confirme, não é improvável que Magalhães o acompanhasse, pois era habitual as guarnições portuguesas manterem uma ligação ao mesmo comando durante períodos alargados. Curiosamente, Nuno Vaz Pereira é muito elogiado na relação de viagem que Martín Fernández de Figueroa publicou em Salamanca em 1512, com a ajuda editorial de Juan Agüero de Trasmiera, e com o título *Conquista de la India de Persia & Arabia que fizo la armada del rey don Manuel de Portugal*. Como Martín Fernández viajou na companhia de Nuno Vaz Pereira, é quase certo que se terá cruzado com Fernão de Magalhães, conquanto não lhe faça qualquer referência⁷. Mas não é improvável que anos mais tarde o navegador lusitano viesse a adquirir mais este título, escrito por outro dos seus conhecidos.

As primeiras décadas da presença portuguesa no Oriente são minuciosamente relatadas por diversos cronistas mais tardios, que, para além do já referido Gaspar Correia, incluem sobretudo Fernão Lopes de Castanheda e João de Barros. O primeiro, que viveu na Índia entre 1528 e 1538, de regresso a Portugal publicaria em Coimbra, entre 1551 e 1561, oito livros da sua *Historia do descobrimento e conquista da India pelos portugueses* (ver CASTANHEDA 1979). O segundo, que desempenhou durante longos anos funções na Casa da Índia, em Lisboa, a instituição que supervisionava todos os contactos portugueses com o mundo ultramarino, publicaria nesta cidade três *Décadas da Ásia*, entre 1552 e 1563 (ver BARROS 1973). No âmbito dos seus relatos sobre as atividades dos portugueses no Oriente, os três cronistas dedicam alguma atenção a Fernão de Magalhães, e sobretudo à parte espanhola da sua carreira. Mas nas páginas das suas obras recolhem-se também alguns indícios diretos sobre as andanças do navegador português antes de 1517⁸.

Em dezembro de 1508, Fernão de Magalhães embarcou em Cochim na grande armada que o vice-rei D. Francisco de Almeida organizou para combater no litoral

⁶ Relativamente ao contexto da presença portuguesa na costa oriental de África, ver Pearson (1998).

⁷ Trata-se de uma obra raríssima, de que se conhece apenas um exemplar, reproduzido em fac-símile em McKenna (1967).

⁸ Para uma síntese das informações transmitidas pela cronística portuguesa quinhentista sobre Magalhães, com amplas referências bibliográficas, ver Garcia (2007: 227-300); e também o texto de José Manuel Garcia no presente catálogo.

noroeste da Índia uma poderosa coligação de diversos potentados indianos, apoiados por um contingente naval vindo do Egito. Terá viajado no navio do mesmo Nuno Vaz Pereira, que também participou nesta campanha, pois este último nome é destacado na anónima *Crónica do descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos Portugueses*, escrita na década de 1520, mas que na época ficou manuscrita⁹. Como escreve Gaspar Correia, Magalhães «foy no feito dos rumes» (CORREIA 1975: 2, 28), designação atribuída à batalha naval de Diu de fevereiro de 1509, na qual os portugueses infligiram uma pesada derrota às forças inimigas, consolidando de forma definitiva o poder lusitano nos mares da Índia, e assegurando a sua capacidade de intervenção no tráfico das mais valiosas mercadorias orientais¹⁰. Verificamos, pois, que no espaço de cerca de quatro anos, Fernão de Magalhães circulou incessantemente pelas margens da parte ocidental do Oceano Índico, participando em numerosas expedições navais e combatendo em diversos recontros bélicos. Teve assim oportunidade de adquirir larga experiência náutica e militar, muito embora, do ponto de vista das fontes coetâneas, praticamente não se tivesse destacado do anonimato. Evidentemente, pôde também acumular informações orais sobre o mundo oriental e sobre as imensas riquezas que circulavam incessantemente através de inúmeras rotas mercantis estabelecidas de há longa data, e que os portugueses tentavam a pouco-e-pouco decodificar.

Magalhães passaria agora à segunda fase da sua carreira oriental, pois em agosto de 1509 embarcou em Cochim, juntamente com o seu amigo Francisco Serrão, numa expedição com destino a Malaca, comandada por Diogo Lopes de Sequeira. Este fidalgo lusitano, que acabava de chegar de Portugal, trazia instruções explícitas de el-rei D. Manuel I para efetuar um reconhecimento das regiões asiáticas mais orientais. Todas as notícias entretanto recolhidas pelos portugueses indicavam que as mais valiosas drogas e especiarias eram oriundas da Ásia do Sudeste, pelo que a coroa lusitana estava especialmente interessada em fundar um entreposto naquela importante cidade portuária malaia. Na sequência de um ataque desencadeado pelas forças do sultanato malaio, Lopes de Sequeira foi obrigado a bater em retirada, deixando em Malaca um grupo de prisioneiros portugueses. Magalhães embarcou logo de seguida em Cochim, num dos navios que regressavam a Portugal carregados de especiarias e outros produtos orientais. Contudo, duas destas embarcações da armada de 1509, e entre estas aquela em que viajava o navegador português, viriam a naufragar junto às

⁹ Ver a edição de Albuquerque (1986: 347-353).

¹⁰ Sobre este episódio militar, ver Pissarra (2002).

ilhas Lacadivas. Eventualmente, o grupo de náufragos seria resgatado e transportado para Cananor, mas é provável que Magalhães tivesse perdido neste naufrágio muitas das suas posses, circunstância que o obrigará a continuar no Oriente durante mais alguns anos.



Livro de Lizuarte de Abreu
Pierpont Morgan Library, Nova Iorque

Entretanto, Afonso de Albuquerque assumira as funções de governador do Estado da Índia, e estava a desenvolver, ou planeava fazê-lo, operações militares em diversas regiões da Ásia marítima, no sentido de consolidar a presença portuguesa com a

aquisição de diversas bases estratégicas¹¹. Magalhães participou sucessivamente em duas das campanhas comandadas por Albuquerque, a conquista de Goa em 1510 e a conquista de Malaca em 1511, sempre na companhia de Francisco Serrão¹². Logo após a conquista de Malaca, e depois de iniciada a construção da fortaleza portuguesa, Afonso de Albuquerque despachou emissários rumo a diversos outros destinos, com vista a assegurar a manutenção das ligações mercantis pacíficas e regulares que tinham até então assegurado a prosperidade daquele empório malaio. Rumo ao arquipélago de Maluco, de onde provinham especiarias tão valiosas como o cravinho, a noz-moscada e a maçã, seguiu uma armada de três navios comandada por António de Abreu, que largou de Malaca em finais de 1511.

Esta expedição tem sido repetidamente analisada, e bastará aqui retomar alguns dados essenciais (ver GARCIA 2007: 38-48). António de Abreu, depois de costear a fiação de ilhas que de Java se estende em direção a leste, visitou os arquipélagos de Amboíno e de Banda, para depois regressar a Malaca na segunda metade de 1512, com detalhadas informações geográficas, e nomeadamente com os esboços cartográficos e os desenhos panorâmicos preparados durante a viagem pelo piloto Francisco Rodrigues¹³. O capitão de uma das embarcações era Francisco Serrão, que, na sequência de um naufrágio junto à ilha de Madura, conseguiu atingir as ilhas de Maluco propriamente ditas a bordo de embarcações locais, aí se fixando até à sua morte em 1521¹⁴.

Especula-se se Fernão de Magalhães teria participado nesta expedição e, à falta de um testemunho inequívoco, podem ser invocados diversos argumentos nesse sentido. Primeiro, nas muitas dezenas de documentos lusitanos produzidos em Malaca durante os anos de 1511 e 1512, que reportam as vicissitudes da fundação e da gestão do novo estabelecimento português, não se encontra qualquer referência a Magalhães, o que poderia significar que ele estava ausente daquela cidade portuária. Depois, Fernão Lopes de Castanheda, numa passagem da sua *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses* respeitante às ilhas de Maluco, refere «que ho mesmo Fernão de Magalhães fora testemunha» da viagem de António de Abreu,

¹¹ Para uma análise da carreira de Albuquerque, ver Pelúcia (2016).

¹² Ver análises destas duas campanhas militares em Costa & Rodrigues (2008) e Thomaz (2000).

¹³ Ver uma edição destes materiais em Garcia (2008).

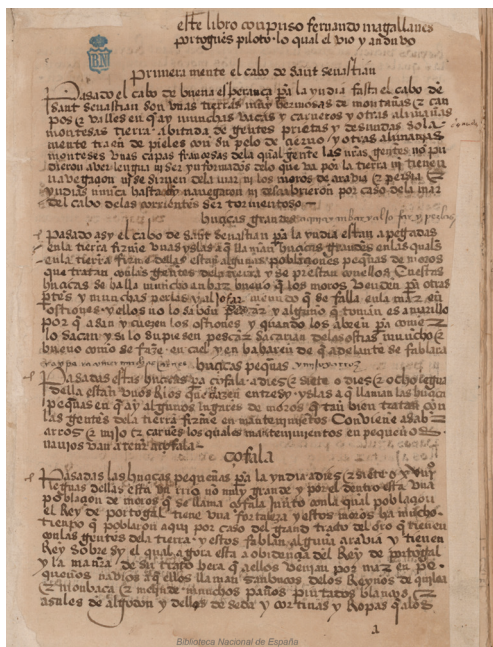
¹⁴ Sobre a carreira de Serrão, ver Lobato (2011).

«têdo a certeza ôde aquelas ilhas jazião» (CASTANHEDA 1979: 2, 442). Em terceiro lugar, o já mencionado Fernando de Oliveira referirá mais tarde, no seu relato da viagem de circum-navegação, que Magalhães era um «homẽ entendido na arte da nauegação, e cosmografia, em especial pello que aprendeo de hum seu parente chamado Gõçallo d'Oliueyra, em cuja companhia foy ter aaquella terra [de Maluco]: do qual entendeo a uerdade do sitio daquellas terras» (VALIÈRE 1976: 26-27). Ora, em quarto lugar, as crónicas portuguesas quinhentistas referem que Gonçalo de Oliveira, sobre o qual nada de especial se consegue apurar, era precisamente o piloto do navio em que Francisco Serrão partiu de Malaca com rumo às *ilhas das especiarias* (cf. CASTANHEDA 1979: 1, 679).

Assim, não parece impossível que Fernão de Magalhães tenha também participado na viagem às ilhas mais orientais da Insulíndia, seguindo à ida no navio de Francisco Serrão, mas regressando desde Banda com António de Abreu. Aliás, tanto Magalhães como Abreu embarcaram juntos em Malaca, em janeiro de 1513, com rumo a Cochim, de onde ambos prosseguiram para Lisboa, num dos navios da carreira da Índia que dali largaram pouco depois. Por ocasião da sua eventual viagem a Maluco, Magalhães teria oportunidade de conviver com o piloto Francisco Rodrigues, um dos grandes especialistas portugueses da cartografia das regiões mais longínquas da Ásia. Não é impossível que dele tivesse obtido roteiros de navegação e cartas geográficas sobre as ilhas mais orientais da Insulíndia. Entretanto, na sequência do seu regresso a Malaca, poderá ter-se cruzado também com Tomé Pires, que ali exercia funções de feitor, e que estava então a redigir a sua *Suma Oriental*, o primeiro grande tratado português de geografia asiática. A obra do boticário lusitano, que apenas circularia manuscrita na época, era resultado de uma mente extremamente inquiridora, e continha as mais atualizadas e mais circunstanciadas notícias sobre o arquipélago de Maluco até então disponíveis nos meios cultos europeus (ver PIRES 2017: 222-234).

Talvez Magalhães tenha conseguido obter uma cópia parcial desta obra manuscrita, semelhante à que poucos anos mais tarde circulava em Espanha e foi adquirida pelo diplomata italiano Andrea Navagero, que a remeteu para Veneza, para o seu amigo Giovanni Battista Ramusio. O conhecido humanista veneziano publicá-la-ia anos mais tarde, na sua monumental compilação *Delle Navigazioni et Viaggi*, impressa em três volumes em Veneza, entre 1550 e 1559 (RAMUSIO 1978-1988: 2, 537-709). Além do mais, Fernão de Magalhães, depois do seu regresso de Malaca, e durante a breve escala na Índia, poderia também ter contactado em Cananor com Duarte Barbosa, um funcionário da feitoria portuguesa existente nessa cidade indiana, o qual então

preparava um *Livro das coisas do Oriente*, uma detalhada descrição da Ásia, que depois circulou em manuscrito, e foi também publicada na coletânea de Ramusio (1978-1988: 2, 711-780). Conserva-se hoje uma cópia manuscrita da obra de Barbosa em tradução espanhola, que contém na primeira folha a inscrição «este libro compuso fernando magallanes portugués piloto lo qual d vno y anduvo» (BARBOSA ca 1520: 110r)¹⁵. É muito provável que se trate de uma cópia de um manuscrito que originalmente estaria na posse do navegador português aquando da sua passagem a Espanha. Entretanto, não é impossível que este Duarte Barbosa fosse parente dos Barbosa que por esses anos viviam em Sevilha, e com os quais Magalhães se haveria de relacionar poucos anos mais tarde¹⁶.



Livro de Duarte Barbosa
Biblioteca Nacional de Espanha, Madrid

¹⁵ Ver uma edição deste manuscrito em Blázquez y Delgado Aguilera (1920).

¹⁶ A respeito dos Barbosa residentes em Sevilha, ver Gil (2009: 169-188).

Fernão de Magalhães encerrava assim o seu segundo período oriental, com redobrada experiência naval e militar, e sobretudo na posse de alargados conhecimentos da geografia e da hidrografia de grandes porções da Ásia marítima. Muito provavelmente, teria visitado algumas das ilhas mais orientais da Insulíndia, na companhia de António de Abreu, adquirindo nessa expedição estratégicos conhecimentos sobre a geografia do arquipélago de Maluco, sobre os produtos exóticos ali disponíveis, e sobre as rotas que de Malaca lá conduziam. Assistira decerto a debates entre os pilotos, cosmógrafos e cartógrafos portugueses sobre a exata localização do arquipélago de Maluco, pois a extensão para leste das viagens de exploração portuguesas não poderia deixar de colocar na ordem do dia a questão do anti-meridiano de Torde-silhas. Ou seja, até onde poderiam os portugueses navegar e comerciar livremente, sem infringirem os acordos que haviam sido assinados pela coroa lusitana com Espanha em 1494¹⁷. Entre os técnicos portugueses, e dada a impossibilidade prática de determinar a longitude com rigor, de forma alguma existia consenso absoluto sobre o facto de as ilhas de Maluco estarem situadas no hemisfério de influência portuguesa, como mais tarde se virá a verificar nas reuniões de Badajoz e Elvas em 1524 (ver ALBUQUERQUE & FEIJÓ 1975). Poucos anos mais tarde, num memorial dirigido a Carlos I, Fernão de Magalhães defenderia que o arquipélago de Maluco se encontrava na área de demarcação espanhola. Mas essa opinião, evidentemente, era uma condição indispensável na proposta que apresentara ao monarca espanhol¹⁸.

Chegado a Lisboa em meados de 1513, Fernão de Magalhães logo embarcou na grande armada que estava a ser preparada em Lisboa, sob o comando de D. Jaime, duque de Bragança, com vista à conquista de Azamor. El-rei D. Manuel I prosseguia a tradicional política portuguesa de ocupação de posições sólidas no litoral marroquino¹⁹. Na sequência da ocupação de Azamor pela força expedicionária portuguesa, Magalhães permanecerá durante muitos meses naquela praça, conservando-se alguns documentos que dão testemunho da sua presença e atividades no litoral marroquino (ver GARCIA 2007: 27-29). Não é impossível que durante esta expedição Magalhães se tivesse cruzado com o piloto João de Lisboa, que também nela terá

¹⁷ Sobre a discussão a propósito da localização de Maluco, ver Cerezo Martínez (1994).

¹⁸ O memorando de Magalhães está publicado em Garcia (2007: 164-176).

¹⁹ A respeito desta expedição, ver Costa & Rodrigues (2007); e relativamente à política marroquina de el-rei D. Manuel I, ver Racine (2012).

participado²⁰. O encontro é importante por duas razões: por um lado, o piloto português escreveu em 1514 um *Tratado da agulha de marear*, que circulou manuscrito²¹, e do qual Magalhães poderia ter obtido uma cópia; por outro lado, João de Lisboa tinha navegado em anos anteriores até à região do Rio da Prata, e seria um dos portugueses mais bem informados sobre a geografia e a hidrografia dessas regiões americanas, como adiante veremos²².

Não é também impossível que neste período Fernão de Magalhães pudesse ter compulsado o manuscrito do *Esmeraldo de situ orbis*, um tratado de geografia africana da autoria de Duarte Pacheco Pereira, concluído por volta de 1508²³. A obra dedicava alguma atenção ao litoral marroquino, sendo inclusivamente ilustrada por diversas vistas de portos e por um mapa-mundo²⁴. Aliás, é plausível que Magalhães se tenha em algum momento cruzado com o autor do *Esmeraldo*, que por estes anos serviu nas armadas de defesa que a coroa portuguesa despachava regularmente para o estreito de Gibraltar e para a costa de Marrocos. A obra manuscrita de Pacheco Pereira não terá conhecido grande circulação, mas o seu autor era um personagem de enorme relevo nos meios marítimos e ultramarinos portugueses, que ganhara fama no Oriente, nos primeiros anos do século XVI. Antes disso, é provável que tenha protagonizado em finais da década de 1490 uma viagem às regiões do Novo Mundo que haviam sido contactadas pela primeira vez por Cristóvão Colombo²⁵.

Outra obra curiosa que começara por esses anos a circular, e que decerto interessaria a Fernão de Magalhães, era a coletânea *Paesi novamente ritrovati et novo mondo da Alberico Vesputio Florentino intitolato*, publicada por Fracanzano de Montalboddo em Vicenza, em 1507. Esta coleção incluía diversos relatos de viagens e explorações realizadas sob a égide das coroas ibéricas em África, no Oriente e no Novo Mundo, em finais do século XV e inícios da centúria imediata. Diversas edições e traduções foram publicadas em anos seguintes, em outras cidades europeias, algumas das quais

²⁰ A respeito de João de Lisboa, ver Gonçalves (2016).

²¹ Ver uma edição deste tratado em Albuquerque (1981).

²² Sobre a viagem americana de João de Lisboa, ver Laguarda Trías (1973).

²³ Ver a edição crítica deste tratado em Carvalho (1991). Sobre a carreira de Duarte Pacheco, ver a síntese de Murteira (2000); e, especificamente sobre este período, ver Carvalho & Pinto (2012).

²⁴ A respeito das ilustrações do *Esmeraldo*, ver Daveau (1999-2000).

²⁵ Sobre esta hipotética viagem, ver Domingues (2012).

estariam disponíveis em Portugal, onde suscitariam enorme curiosidade, pois o editor italiano recorrera a numerosos materiais de origem portuguesa²⁶. Especial interesse mereceriam, talvez, as cartas de Amerigo Vespucci, relatando as suas supostas ou reais viagens ao litoral do continente que pouco depois dele tomaria o nome²⁷.



[10]

De volta a Portugal, Fernão de Magalhães seria acusado de irregularidades no desempenho das funções de quadrilheiro em Azamor, motivo que o obrigou a viajar novamente para Marrocos, a fim de esclarecer a situação. Após o regresso ao reino, o navegador lusitano terá entrado em conflito com el-rei D. Manuel I, por razões

²⁶ A respeito desta coletânea, ver Andrade (1972).

²⁷ A respeito destas cartas, ver Matos (1991: 277-316).

relacionadas com a não atribuição da recompensa que solicitara à coroa portuguesa. Como era habitual em homens de armas que retornavam a Portugal na sequência de períodos mais ou menos prolongados de serviços ultramarinos, Magalhães dirigiu ao monarca lusitano, provavelmente em 1516, um requerimento de aumento da pensão que recebia enquanto fidalgo da casa real. Mas, por razões algo obscuras, que parecem estar relacionados com o seu desempenho durante o período marroquino, o pedido foi terminantemente recusado (ver BARROS 1973: 5, 622-631)²⁸. A recusa régia terá tocado fundo em Magalhães, que parece desde logo ter decidido expatriar-se, para ir oferecer os seus serviços à vizinha Espanha. Mas ter-se-á passado pelo menos um ano entre a recusa de el-rei D. Manuel I recompensar o seu servidor e a decisão deste de rumar a Espanha (ver GARCIA 2007: 28-29).

Entretanto, diversos indícios documentais sugerem que Magalhães, em Lisboa, se dedicou a empreendimentos de natureza comercial (ver VITERBO 1988: 2, 227). Possivelmente, o navegador manteve neste período relações negociais com Cristóbal de Haro, abastado mercador espanhol que estava estabelecido em Lisboa e que participava intensamente em negócios ultramarinos, com investimentos na carreira da Índia, no comércio com a costa ocidental de África, e também na exploração do litoral do Brasil²⁹. E seria nesta ligação empresarial que Magalhães teria desenvolvido o seu projeto de navegar para as ilhas de Maluco pela via ocidental. Cristóbal de Haro, que estava ligado a importantes casas comerciais alemãs (ver POHLE 2017), pretendia aceder ao lucrativo comércio que os portugueses estavam a desenvolver nas partes mais remotas do Oriente. Mas a coroa portuguesa começara a colocar barreiras à intervenção de mercadores privados no comércio de determinados produtos orientais. E tal como Magalhães, por volta de 1516 Cristóbal de Haro entrou em conflito com el-rei D. Manuel I, no âmbito dos negócios que desenvolvia com a costa da Guiné, decidindo liquidar os seus assuntos em Portugal, para passar a Espanha. A relação entre Haro e Magalhães, aliada ao facto de ambos estarem desavindos com o monarca lusitano, teria dado origem a um projeto contestatário: buscar pela via ocidental um caminho para as *ilhas das especiarias*, navegando fora da zona de influência que fora reservada a Portugal pelo tratado de Tordesilhas.

²⁸ Sobre a moradia que Magalhães recebia, ver Garcia (2007: 28-30).

²⁹ Sobre Haro, personagem que mereceria um estudo aprofundado, ver Gallez (1991); Gil (2009: 252-254); e Bénat-Tachot (2011).

A consecução deste projeto – que retomava as ideias de Colombo – exigia três condições básicas. A primeira delas, obter o patrocínio de uma potência rival. Por isso, Magalhães abandona Portugal, dirigindo-se a Sevilha, para se colocar ao serviço de Carlos I, que aceitará a sugestão de que «erão de seu descobrimento & conquista as ilhas de Bãda & as de Maluco», fornecendo ao navegador português todos os meios necessários ao empreendimento (CASTANHEDA 1979: 2, 160). Quando Fernão de Magalhães passou a Espanha, em outubro de 1517, teria uns trinta e muitos anos, e era um homem com larga experiência náutica e militar. Efetuara extensas e numerosas viagens marítimas, atravessando o Atlântico e cruzando todos os mares orientais, e participara em repetidas campanhas militares um pouco por todo o Oriente, e também no norte de África. Adquirira um importante cabedal de conhecimentos sobre a navegação oceânica e sobre os espaços geográficos ultramarinos que estavam a ser explorados pelos portugueses. E tivera ocasião de conviver com pilotos, cartógrafos e geógrafos, absorvendo muito do seu saber inovador. A segunda condição seria conseguir financiamento para este empreendimento, quer da parte do soberano espanhol, quer da parte de outros investidores. E é nesta conjuntura que Cristóbal de Haro, que também passou a Espanha na mesma época, surge como um dos principais financiadores e impulsionadores do projeto magalhânico.

Faltaria apenas uma terceira condição: A disponibilidade de informações geográficas e cartográficas sobre as rotas e as condições de navegação para o arquipélago de Maluco pela via ocidental. Fernão de Magalhães, já o vimos, possuía um conhecimento especializado e muito atualizado sobre o mundo oriental: as rotas seguidas pelos navios portugueses, os calendários de navegação, os métodos concretos de orientação nas regiões mais orientais da Insulíndia, a configuração física de vastas regiões asiáticas, as características das populações que aí habitavam, os mecanismos comerciais que permitiam a obtenção dos produtos mais exóticos. E muito provavelmente assistira em Malaca a discussões entre pilotos, cosmógrafos e cartógrafos sobre a exata localização do anti-meridiano de Tordesilhas, a linha de demarcação entre as áreas de influência portuguesa e espanhola nos mares orientais. Entre os técnicos portugueses de forma alguma havia unanimidade sobre a situação do arquipélago de Maluco relativamente à tal linha de demarcação. De modo que era defensável, à luz dos conhecimentos e meios técnicos então disponíveis nos meios marítimos lusitanos, que as *ilhas das especiarias* se situavam no hemisfério espanhol (ver BROTON 1997: 119-126).

Fernão de Magalhães, para fundamentar devidamente o seu projeto de navegação, necessitaria apenas de reunir informações sobre a geografia do novo mundo ameri-

cano e sobre as condições de navegação nas suas partes mais meridionais. Ora estas regiões estavam a ser desvendadas desde a abertura do século XVI por sucessivas expedições espanholas e portuguesas. E Cristóbal de Haro dispunha decerto dessas informações, ou tinha capacidade para as obter de forma expedita, já que estivera associado a diversos empreendimentos exploratórios dirigidos ao Brasil. O mercador burgalês foi um dos financiadores da expedição portuguesa conduzida pelo piloto João de Lisboa que em 1511-1512 viajou até ao Rio da Prata, nas regiões meridionais do Novo Mundo (ver LAGUARDA TRÍAS 1973). Assim, através deste piloto, com quem convivera durante a estadia em Azamor, Fernão de Magalhães teria acesso a um manancial de notícias sobre a configuração da parte meridional das terras americanas – porventura registadas em roteiros ou mapas manuscritos. E teria também acesso à tese que circulava entre alguns dos participantes ou mentores dessas expedições ao Novo Mundo de que existiria uma passagem para ocidente, e que a distância até às ilhas de Maluco era superável com os meios técnicos navais então disponíveis.

Entre as fontes reunidas por Magalhães para fundamentar o seu projecto de viagem para Oriente por uma rota ocidental poderia estar a *Copia der Newen Zeytung aus Presillg Landt*, um folheto impresso em Nuremberga em 1515, que relatava precisamente a expedição de João de Lisboa ao Rio da Prata poucos anos antes³⁰. O folheto teria decerto chegado às mãos de Cristóbal de Haro, em Lisboa, através dos seus correspondentes alemães. E de resto seria o mercador burgalês um dos inspiradores da publicação, já que ele próprio é nela mencionado. Ora esta anónima relação adiantava, a determinado passo, que o piloto da expedição – João de Lisboa – defendia que da parte mais meridional da costa brasileira «não há mais de 600 milhas até Malaca» e pensava que se poderia «ir e voltar de Lisboa a Malaca em pouco tempo» por uma rota ocidental (LAGUARDA TRÍAS 1973: 137). Ou seja, estes argumentos poderiam muito bem servir os propósitos de Magalhães.

Estas informações eram repetidas numa outra obra publicada também em Nuremberga no ano seguinte, na secção dedicada à América da *Luculentissima quaedã terrae totius descriptio*, da autoria de Johann Schöner (cf. VAN DUZER 2010: 109). O cosmógrafo alemão utilizou decerto o panfleto sobre a viagem de João de Lisboa à costa brasileira, e parece refletir a opinião dominante nos meios eruditos alemães sobre a possibilidade da existência de uma rota ocidental para as ilhas das especiarias. Curiosamente, Schöner foi também autor de um globo terrestre, cujos gomos

³⁰ Para uma tradução espanhola, ver Laguarda Trías (1973: 136-139).

foram impressos na mesma cidade de Nuremberga em 1515³¹. E esse globo representa na parte meridional da América uma passagem marítima ligando o Atlântico ao «Oceanus Orientalis»³². Teria Magalhães, porventura, tido acesso a um exemplar do globo de Johann Schöner, ou a alguma representação cartográfica das concepções do cosmógrafo alemão relativas ao estreito que daria acesso, na parte sul da América, ao mundo oriental? Não se consegue dar uma resposta inequívoca a esta questão, mas os seus contactos com Cristóbal de Haro seriam uma das vias de acesso a este tipo de fontes.



Globo de Schöner

³¹ Sobre o globo de Schöner, ver Van Duzer (2010).

³² Cf. reprodução do globo em Laguarda Trías (1973: 154-155).

Outro importante adjuvante do projeto magalhânico seria o cosmógrafo Rui Faleiro, com quem Magalhães estabelecera relações de proximidade em Lisboa, provavelmente depois do seu regresso de Azamor. Faleiro, segundo parece, era criado de D. Nuno Manuel, o almotacé-mor de el-rei D. Manuel I, que se associara a Cristóbal de Haro como patrocinador da expedição de João de Lisboa ao Rio da Prata³³. Rui Faleiro passou a Espanha pouco depois de Magalhães, em finais de 1517, e aparece nas capitulações assinadas com Carlos I no ano seguinte como corresponsável pela expedição às *ilhas das especiarias*. Aparentemente, seria ele o obreiro dos fundamentos cosmográficos do projeto, defendendo a localização do arquipélago de Maluco na área de hegemonia espanhola definida pelo tratado de Tordesilhas. Mas Rui Faleiro é uma personagem de contornos assaz complexos³⁴. Fernão Lopes de Castanheda duvidava dos seus conhecimentos técnicos, e refere que ele «faziasse grande astrologo, mas não sabia nada: & tudo o que fingia que sabia era por hũ spirito familiar que tinha segundo se depois soube» (CASTANHEDA 1979: 2, 161). A expressão «spirito familiar» é ambígua. Poderá referir-se à sua crescente loucura, que acabou por determinar que fosse afastado da expedição magalhânica, mesmo nas vésperas da partida. Mas também poderá tratar-se de uma alusão ao seu irmão mais novo, Francisco Faleiro, que também passou a Espanha em 1518, onde haveria de ter uma longa carreira como cosmógrafo³⁵.

Por estes anos, entretanto, publicou-se em Lisboa um *Regimento do estrolabio e do quadrante*, contendo em apêndice um *Tractado da spera do mundo*. Tratava-se de um conjunto de instruções, regras e tabelas destinadas a utilização em navegação astronómica, essencial, pois, para viagens marítimas de longo curso. O folheto anónimo, que é conhecido como «Guia Náutico de Munique», já que o único exemplar existente se conserva numa biblioteca desta cidade alemã, tem sido datado de 1509. Poucos anos mais tarde, por volta de 1516, este folheto seria republicado também em Lisboa, em versão melhorada, e com a ordem dos dois textos invertida, surgindo agora em primeiro lugar o *Tractado da spera do mūdo*, que era seguido do *Regimento da declinaçam do sol*. Esta segunda versão é conhecida como «Guia Náutico de Évora», pelo facto de se conhecer também um único exemplar, guardado em biblioteca desta cidade alentejana³⁶.

³³ Relativamente a D. Nuno, ver Ferreira (2015).

³⁴ A respeito de Rui Faleiro, ver Mota (1986); e também Gil (2009: 349-387).

³⁵ Sobre Francisco Faleiro, ver Gil (2009: 389-413); e também Collins (2013).

³⁶ Ver edição fac-similada e comentada de ambos os folhetos em Albuquerque (1991).



[17]

Ambos os folhetos incluíam na sua parte final a tradução portuguesa de uma carta que Hieronymus Münzer enviara a D. João II em 1493, propondo ao monarca lusitano a organização de uma expedição que descobrisse um caminho marítimo para o Oriente navegando para ocidente. Diversos argumentos eruditos eram utilizados para comprovar a viabilidade deste projeto; como escrevia Münzer, muitos autores declaravam «ho principio do Oriente habitauel ser achegado asaz ao fim do Occidête abitauel» (ALBUQUERQUE 1991). É curioso que os folhetos publicados em 1509 e 1516 em Lisboa incluíssem a carta do físico alemão, que entretanto – e sobretudo depois dos acordos alcançados em Tordesilhas em 1494 e da viagem de Vasco da Gama para a Índia em 1498 – se havia tornado anacrónica. Uma explicação possível seria Rui Faleiro ter sido o responsável pela compilação e publicação destes dois guias náuticos. Uma vez que ele próprio, juntamente com Fernão de Magalhães, era responsável por uma nova proposta de navegação para as *ilhas das especiarias* pela

via ocidental, faria todo o sentido incluir nestas publicações a carta de Münzer, que avançava argumentos favoráveis ao projeto.

Fosse como fosse, Rui Faleiro entregou a Magalhães, antes deste largar de Sevilha em 1519, um *Regimento da altura de leste-oeste* manuscrito, o qual propunha diferentes formas de determinar a longitude. O problema da longitude, na época de difícil determinação, era crucial para o projeto de Magalhães, já que se tratava de comprovar que o arquipélago de Maluco se situava numa longitude que o colocava decisivamente no hemisfério de influência espanhola. Este manuscrito é mencionado por diverso cronistas posteriores, e nomeadamente por Fernão Lopes de Castanheda, que refere que Rui Faleiro teria entregado a «Fernão de magalhães hũ grande regimento de trinta capitulos, pera que por tres maneyras podesse conhecer a distancia & deferença que andasse de leste a oeste» (CASTANHEDA 1979: 2, 161). Curiosamente, alguns manuscritos do relato de viagem de Antonio Pigafetta, um italiano que participou na expedição como homem de armas, na sua parte final incluem um «Trattato di Navigazione», que aparentemente transcreve partes do *Regimento* original de Faleiro³⁷.

Ao passar a Espanha, em finais de 1517, Magalhães trazia também na bagagem algumas «cartas, e pomas de marear», como escreveu mais tarde o cronista português João de Barros nas suas *Décadas da Ásia* (BARROS 1973: 5, 629). Poderia tratar-se de uma referência ao trabalho cartográfico de Johann Schöner atrás mencionado. Mas mais provavelmente estes exemplares cartográficos basear-se-iam nas mais recentes explorações e especulações da cartografia lusitana³⁸. No fim de contas, ao longo da década de 1510 diversas expedições portuguesas tinham explorado tanto as regiões mais orientais da Insulíndia, de resto com a contribuição do próprio Magalhães, como as partes mais meridionais do continente americano. E decerto existiriam em Portugal exemplares cartográficos que registavam essas viagens exploratórias. Parece quase certo que Magalhães teria em seu poder cartas preparadas por Pedro Reinel e pelo seu filho Jorge Reinel, dois dos cartógrafos portugueses mais ativos na época da sua partida de Portugal³⁹. Mas vejamos em primeiro lugar alguns indícios textuais que se referem aos mapas de Magalhães.

³⁷ Ver uma edição deste tratado em Pigafetta (1999: 355-382); a respeito desta obra, ver Mota (1986: 127-164).

³⁸ Para uma abordagem da cartografia da viagem magalhânica, ver Sandman (2007: 1111-1116); e também Sánchez Martínez (2009).

³⁹ Sobre os Reinel, ver Amaral (1995); e também Moreira (2015).

A referência mais enigmática encontra-se no relato da primeira circum-navegação da autoria do já referido Antonio Pigafetta. A relação deste viajante italiano foi publicada alguns anos mais tarde em Paris, algures entre 1526 e 1536, em tradução francesa condensada, com o título *La voyage et nauigation, faict par les Espaignolz es Isles de Mollucques*. Mas conhecem-se diversos manuscritos, em francês e em italiano, mais completos do que a versão impressa⁴⁰. Pigafetta, a determinado ponto da sua narração, quando os expedicionários buscavam a passagem do Atlântico para o imenso espaço marítimo que logo depois ficaria conhecido como «Pacífico», refere que Magalhães «sabia que tinha de navegar por um estreito muito escondido, pois o tinha visto numa carta náutica do rei de Portugal, a qual carta tinha sido feita por um grande piloto e navegador chamado Martinho da Boémia» (CASTRO, HAMON & THOMAZ 2007: 1, 106)⁴¹. Martin Behaim, ou Martinho da Boémia, é uma figura algo controversa, que entre as décadas de 1480 e 1500 viveu intermitentemente em Portugal, onde esteve ligado aos meios marítimos e mercantis lusitanos⁴². Colaborou na conceção do célebre globo datado de 1492, que anda associado ao seu nome, e que ainda hoje se conserva em Nuremberga, e na base do qual estaria um planisfério desenhado pelo cartógrafo alemão Henricus Martellus (ver VAN DUZER 2019). Mas não se conhecem outras produções cartográficas de Behaim, de modo que é difícil aceitar à letra a declaração de Antonio Pigafetta.

Estaria o viajante italiano, que de resto é um relator bastante rigoroso, a referir-se a um exemplar cartográfico entretanto desaparecido, efetivamente produzido por Martin Behaim durante os seus anos de residência em Portugal? Ou teria cometido algum equívoco no nome do cartógrafo, querendo referir-se antes ao já mencionado globo de Johann Schöner? Pigafetta recebeu decerto esta informação do próprio Fernão de Magalhães, com o qual teve oportunidade de conviver durante longos meses, pois viajava a bordo da capitaina da expedição magalhânica. Assim, parece difícil atribuir a um erro ou equívoco a menção ao cosmógrafo alemão. Magalhães poderia de facto ter consultado em Portugal, nos meios náuticos e cosmográficos ligados à corte de el-rei D. Manuel I, um exemplar cartográfico que seria da autoria de Behaim, ou baseado nas suas especulações geográficas. E nada impede que depois

⁴⁰ A respeito dos relatos impressos da viagem de Magalhães, ver Faria (1975); sobre Pigafetta e a sua obra, ver Pigafetta (1999: 19-353), e também a edição recente Castro, Hamon & Thomaz (2007: 1, 77-261).

⁴¹ Traduzo do francês.

⁴² Sobre Behaim, ver Ravenstein (1908) e Pohle (2007).

de 1492 as ideias cartográficas de Behaim tivessem evoluído, à medida que surgiam notícias de novas terras visitadas ou descobertas pelas muitas expedições marítimas despachadas de Lisboa e de Sevilha rumo a destinos longínquos. Mas perante a inexistência de outros testemunhos, é difícil aceitar a ideia de uma carta atualizada da parte meridional da América da autoria de Behaim, tanto mais que este faleceu em Lisboa em 1507, numa altura em que a exploração do litoral brasileiro era ainda incipiente.



[38]

Vários cronistas espanhóis posteriores retomam a referência de Pigafetta. O dominicano Bartolomé de Las Casas, que em 1518 se encontrava em Valladolid e ali se cruzou com Magalhães, escreverá mais tarde, na sua *Historia de las Indias*, completada na década de 1560, mas que na época ficou manuscrita, que Magalhães tinha visto a carta de marear de «un Martin de Bohemia, gran piloto ó cosmógrafo, que estaba en la Tesorería del rey de Portugal». Baseava-se, segundo afirma, na já citada relação de Pigafetta, talvez em algum cópia manuscrita que lhe tivesse chegado às mãos. Mas acrescentava que o navegador português, para convencer Carlos I da justeza das suas ideias cosmográficas, trazia consigo «un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba, y allí señaló el camino que habia de llevar, salvo que el estrecho dejó, de industria, en blanco, porque alguno no se lo saltease» (LAS CASAS 1875-1876: 4, 377). A palavra «globo» usada por Las Casas não significaria necessariamente um globo terrestre, pois é pouco provável que Magalhães transportasse consigo um tal artefacto, na época extremamente raro e valioso⁴³. Possivelmente, o cronista dominicano referir-se-ia a algum tipo de planisfério, um globo terrestre planificado, ou talvez mesmo a um globo representado em dupla projeção polar, para o qual os cartógrafos portugueses da época utilizavam a designação de *poma e carta*.

Francisco López de Gómara, na sua já citada *Historia general de Indias*, ao tratar da entrevista de Magalhães com o monarca espanhol, alude também à «carta de marear que tenía el rey de Portugal, hecha por Martín de Bohemia», baseando-se decerto no relato de Antonio Pigafetta. E acrescentava que naquela carta, segundo ouvira dizer, não figurava qualquer passagem ou estreito na parte meridional da América, «sino el asiento de las Molucas» (LÓPEZ DE GÓMARA 1965: 1, 160). Nesta versão, desaparece a menção a um globo terrestre. López de Gómara, entretanto, introduz um pormenor interessante na sua narrativa das conversações que tiveram lugar em Valladolid com Carlos I. Para além de apresentar um mapa – aparentemente um planisfério – com a representação das *ilhas das especiarias*, e um exemplar já atrás referido da obra de Ludovico de Varthema, Magalhães teria também exibido a correspondência que recebera do seu amigo Francisco Serrão, que continuava a residir no arquipélago de Maluco desde 1512 (cf. LÓPEZ DE GÓMARA 1965: 1, 160). A referência a Serrão, evidentemente, teria também sido colhida pelo cronista espanhol na narrativa de Pigafetta (cf. CASTRO, HAMON & THOMAZ 2007: 1, 207)⁴⁴. A alusão a Behaim é retomada quase com as mesmas palavras por um terceiro cronista espanhol mais

⁴³ A respeito da utilização de globos, na época, ver Dekker (2007).

⁴⁴ Sobre Francisco Serrão, ver Lobato (2011).

tardio, Antonio de Herrera y Tordesillas, na sua *Historia general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, publicada em Madrid em vários volumes, entre 1601 e 1615 (HERRERA Y TORDESILLAS 1601: 2, 66).

Mas um outro autor espanhol que escrevia nos primeiros anos do século XVII introduz uma curiosa observação a respeito do exemplar cartográfico que teria sido apresentado por Fernão de Magalhães em Valladolid ao soberano espanhol. Bartolomé Leonardo de Argensola, na sua *Conquista de las islas Malucas*, obra impressa pela primeira vez em Madrid em 1609, refere que o navegador português, aquando da sua passagem a Espanha, trazia consigo «un Planisferio dibuxado por Pedro Reynel» (ARGENSOLA 1609: 16). Trata-se da hipótese mais verosímil, que parece ser confirmada por documentação da época da preparação da expedição magalhânica. Magalhães, durante os anos imediatamente anteriores a 1517, teria travado conhecimento com o luso-africano Pedro Reinel, que em Lisboa exercia funções de cartógrafo no âmbito da Casa da Mina e da Índia. De alguma forma teria conseguido obter de Reinel um planisfério, que poderia ser muito semelhante a uma obra atribuída a este cartógrafo e ao seu filho Jorge Reinel, datada de cerca de 1519, que é conhecida como *Kunstmann IV*, cujo original desapareceu, mas de que se conserva uma cópia fidedigna. Este planisfério de grandes dimensões representa o litoral atlântico da América meridional de forma a sugerir uma passagem marítima para o «Mar visto pelos Castelhanos», colocando o arquipélago de Maluco na parte mais ocidental deste mar aberto, numa localização que poderia ser interpretada como pertencendo à área de influência espanhola⁴⁵.

Uma carta de Sebastião Álvares, representante do monarca lusitano em Sevilha, datada de julho de 1519, nas vésperas da partida da expedição magalhânica daquela cidade, confirma o envolvimento de Pedro Reinel e do seu filho Jorge na preparação das cartas utilizadas por Magalhães. Com efeito, Álvares escrevia a el-rei D. Manuel I que num encontro com o navegador português vira as ilhas de Maluco representadas numa «poma carta que ca fez o filho de Reynell, a qual nom era acabada quando caa seu pay veo por ele; e seu pay acabou tudo; e pos estas terras de Maluco». A partir deste mapa-padrão produzido pelos Reinel pai e filho, Magalhães encarregara dois outros cartógrafos, o português Diogo Ribeiro e o espanhol Nuño García de Torenó, de produzirem «todallas cartas» necessárias para a viagem que estava prestes a iniciar-se (COELHO 1892: 434).

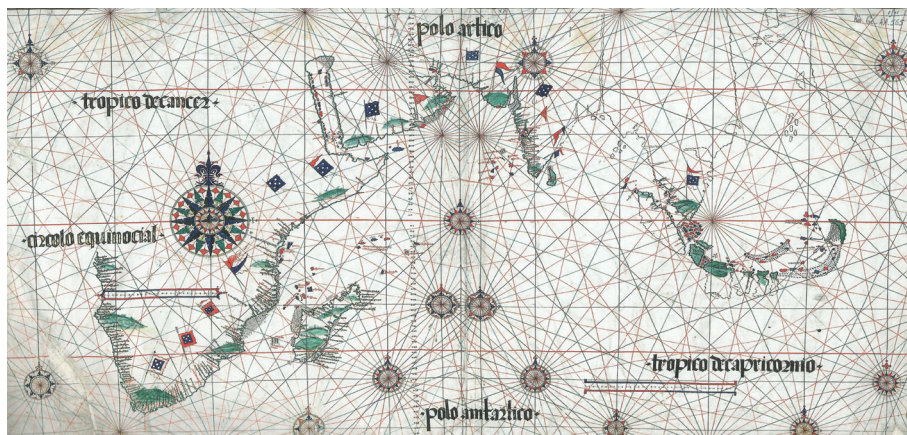
⁴⁵ Ver reprodução e comentário em Kupčik (2000: 41-47).

A informação de Sebastião Álvares é algo enigmática. Aparentemente, o jovem Jorge Reinel estava em Sevilha a trabalhar para Magalhães, desenhando cartas para a expedição em preparação. A expressão «poma carta» referir-se-á decerto a um planisfério. Faz sentido o mais jovem Reinel ter sido atraído a Sevilha pelas notícias de que Magalhães estaria a recrutar especialistas que pudessem contribuir para a concretização do seu projeto. O pai, Pedro Reinel, viera a Sevilha em busca do filho, para levá-lo de volta a Portugal. Mas entretanto completou um dos mapas que estava a ser preparado, acrescentando-lhe as *ilhas das especiarias*. O que parece fazer menos sentido, pois estaria a colaborar num empreendimento que manifestamente prejudicava os interesses ultramarinos da coroa lusitana. A única explicação possível para esta atitude de Pedro Reinel seria a existência de fortes laços de amizade e solidariedade para com Magalhães (ou com o cosmógrafo Rui Faleiro). Posteriormente, ambos os Reinel teriam regressado a Portugal, continuando em Lisboa a desempenhar oficialmente as funções de cartógrafos.

Pedro e Jorge Reinel foram indubitavelmente os cartógrafos essenciais do projeto de Fernão de Magalhães. Foram eles que desenharam o planisfério com o qual o navegador português conseguiu convencer o rei Carlos I a apoiar a sua proposta de navegar para as *ilhas das especiarias* pela rota ocidental, e que seria semelhante ao chamado *Kunstmann IV*. E pelo menos dois outros trabalhos cartográficos dos Reinel podem ser associados à primeira viagem de circum-navegação. Por um lado, uma carta do Oceano Índico datada de cerca de 1517, que anda atribuída a Pedro Reinel, já desaparecida, mas de que se conserva uma cópia fidedigna em Paris. Neste exemplar cartográfico aparece uma representação muito detalhada das ilhas da Insulíndia, refletindo as mais recentes viagens portuguesas de exploração naquelas regiões asiáticas⁴⁶. Por outro lado, uma carta em projeção polar, representando o hemisfério austral, que se conserva em Istambul, e anda também atribuída a Pedro Reinel, sendo datada de cerca de 1522. Este tipo de carta revelaria de forma clara a possibilidade de atingir a Insulíndia pela via ocidental, contornando o continente americano. Poderia tratar-se de uma *poma carta* copiada de um dos planisférios produzidos em Sevilha pelos Reinel para Magalhães⁴⁷.

⁴⁶ Ver reprodução e comentário em Kupčik (2000: 130-135).

⁴⁷ A respeito deste curioso mapa, ver Destombes (1955); Couto (2013); e também a contribuição de Dejanirah Couto para o presente catálogo.



[41]

Fernão de Magalhães chegou a Sevilha em outubro de 1517. Rapidamente estabeleceu relações com a comunidade portuguesa residente naquela metrópole espanhola, sobretudo com o vice-alcaide Diogo Barbosa, com cuja filha a breve trecho viria a casar⁴⁸. E iniciou também contactos múltiplos com vista ao financiamento do seu projeto de navegação para as ilhas de Maluco. Em março do ano seguinte, Magalhães e Rui Faleiro eram recebidos em Valladolid pelo rei Carlos I, que concordou em patrocinar o empreendimento dos trânsfugas portugueses⁴⁹. Evidentemente, para Espanha, limitada pelas imposições dos acordos celebrados em Tordesilhas, a proposta de Magalhães representava a única possibilidade de intervenção no tráfico das especiarias orientais. Por ocasião dos encontros com o monarca espanhol, como foi já referido, Magalhães exibiu um exemplar do *Itinerario* de Ludovico de Varthema e apresentou um planisfério que fora propositadamente encomendado para o efeito, com o auxílio do qual explicara o seu plano a Carlos I. Mas durante a fase espanhola de preparação da viagem, é quase seguro que o navegador português teria tentado recolher mais informações de natureza cosmográfica e geográfica, de modo a sustentar a sua ideia de navegar para o Oriente pela via do ocidente.

⁴⁸ Sobre a família Barbosa em Sevilha, ver Gil (2009: 169-188).

⁴⁹ Relativamente aos encontros de Valladolid, ver Ramos Pérez (1975); e também a contribuição de Juan Gil para o presente catálogo.

Em Espanha desenvolvia-se por esses anos uma importante atividade editorial, que colocava à disposição de Magalhães diversos títulos que poderiam ser relevantes para a consolidação do seu projeto⁵⁰. A obra *De orbe novo decades* do humanista italiano Pietro Martire d'Anghiera, publicada em Alcalá de Henares em 1516, parece ser um bom exemplo, já que continha informações recentíssimas sobre as explorações espanholas levadas a cabo no Novo Mundo, para onde o navegador português pretendia rumar. Aliás, não é impossível que algumas das iniciativas editoriais que então se concretizaram em Espanha fossem incentivadas pela circulação de notícias sobre a preparação em curso de uma expedição às *ilhas das especiarias* com patrocínio régio. Um exemplo evidente foi a publicação de *El libro del famoso Marco Paulo veneciano* em Sevilha em 1518. Uma tradução espanhola fora já impressa nesta cidade em 1503, mas a conjuntura magalhânica justificava decerto esta nova versão. Outro exemplo poderia ser a publicação de uma nova edição do *Repertorio de los tiempos* de Andrés de Li, que foi impressa em Burgos também em 1518. A primeira edição desta compilação de textos astrológicos e astronómicos datava de 1494, e continha informações extremamente relevantes para a navegação.

Outra obra relevante era publicada em Sevilha em 1519, a *Suma de geographia* de Martín Fernández de Enciso, ampla compilação de materiais de natureza geográfica e astronómica, que seria essencial para o projeto de Magalhães. O próprio autor declarava no colofão que com este novo tratado «los pilotos sabrá de oy en adelante muy mejor que fasta aqui yr a descubrir las tierras que ouierẽ de descubrir» (FERNÁNDEZ DE ENCISO 1520). De resto, o tratadista espanhol argumentava na sua obra que o longínquo arquipélago de Maluco se situaria sem qualquer dúvida na área de influência espanhola, já que «passado de Melaca doziẽtas leguas se acaba el limite de lo del rey de Portugal» (FERNÁNDEZ DE ENCISO 1520). Contudo, esta obra terá sido impressa já depois da partida da armada magalhânica, pois a autorização régia está datada de meados de outubro de 1519, numa altura em que a armada de Magalhães navegava em pleno Atlântico, com rumo às *ilhas das especiarias*. Curiosamente, logo no ano seguinte, o físico português Pedro Margalho, por esses anos ativo em Salamanca, enunciava idêntica teoria no seu *Physices Compendium*, impresso nesta cidade espanhola em 1520 (ver CORTESÃO 1935: 1, 75-79). Valerá talvez a pena referir que nesta conjuntura magalhânica, o editor Jacob Cromberger, com extrema oportunidade editorial, faria imprimir em Sevilha em 1520, numa tradução de Cristóbal de Arcos,

⁵⁰ Sobre o movimento editorial espanhol nas vésperas da partida de Magalhães, ver Gil (1987: I-LXIX).

a versão espanhola da obra de Ludovico de Varthema, com o título *Itinerario del Venerable Varon Micer Luis Patricio Romano* (VARTHEMA 1520).

Numa derradeira anotação, merecerá a pena referir alguns dos livros que pertenciam a um dos companheiros de Fernão de Magalhães, Rui Faleiro, um dos ideólogos do projeto magalhânico (ver GIL 1994). Um documento mais tardio inclui o rol da sua biblioteca, e aí aparecem diversos exemplares de obras de Ptolomeu, vários tratados medievais de astrologia, algumas obras de natureza religiosa, e três títulos indispensáveis a qualquer cosmógrafo com aspirações a navegador de longo curso: uma edição do *Tratado da Esfera* de Sacrobosco, uma edição do *Almanach Perpetuum* de Abraão Zacuto, e uma obra de Regiomontanus, que poderia corresponder a umas tábuas astronómicas. Estas obras estavam disponíveis em Portugal e em Espanha em diversas edições no tempo de Magalhães, e provavelmente o navegador lusitano teve oportunidade de as manusear, juntamente com os pilotos da sua armada, quando tratavam de determinar as coordenadas dos locais visitados nas diversas etapas da expedição a Maluco. Aparecem referências explícitas a estes títulos tanto nos diversos relatos da viagem de circum-navegação, como também nas posteriores narrativas de vários cronistas ibéricos. Numa passagem das suas *Décadas da Ásia*, em 1563, João de Barros refere a utilização pelos navegantes, em medições efetuadas no Rio de Janeiro, das «Taboas de Joannes de Monte Regio» (BARROS 1973: 5, 657-658). E anos mais tarde, em 1601, Antonio de Herrera y Tordesillas, na segunda década da sua *Historia general de los hechos de los Castellanos*, aludindo ao mesmo episódio, mencionará «las tablas del Zacuto» e «el Almanac de Iuan de Montereio» (HERRERA 1601-1615: 4, 132).

* * * * *

Fernão de Magalhães, pudemos constatá-lo, possuía um conjunto alargado de cartas, produzidas pelos mais especializados cartógrafos portugueses do seu tempo, Pedro e Jorge Reinel. Disponha de diversos escritos técnicos sobre a arte de navegar, subscritos por pilotos como João de Lisboa e por cosmógrafos como Rui Faleiro. Como escreveu o cronista João de Barros, o navegador português, antes de partir para Espanha, «sempre andava com Pilotos, Cartas de marear, e altura de Leste, Oeste» (BARROS 1973: 5, 627). Era, de facto, um homem extremamente bem informado sobre questões náuticas e cartográficas. E, como tivemos ocasião de constatar, conhecia muitos dos escritos dedicados à geografia dos espaços ultramarinos que no seu tempo estavam em circulação. Pudera talvez contactar com os mais destaca-

dos noticiaristas da geografia africana e asiática, Ludovico de Varthemà, Martín Fernández de Figueroa, Tomé Pires, Duarte Barbosa e Duarte Pacheco Pereira. E tinha decerto conhecimento das novidades editoriais que em Portugal e em Espanha eram dedicadas aos mundos extraeuropeus. Navegara demoradamente pelos mares orientais, podendo mesmo ter visitado as ilhas de Maluco. Comandara homens e navios em numerosas expedições bélicas. Recolhera informações detalhadas, e em primeira mão, sobre as viagens portuguesas que haviam demandado o litoral da América meridional. Insatisfeito com o seu monarca, estava disposto a abandonar Portugal e a oferecer os seus serviços a Carlos I. Contava à partida com o apoio do acaudalado mercador burgalês Cristóbal de Haro. Enfim, estavam reunidas todas as condições para avançar com o seu projeto de atingir as *ilhas das especiarias* pela via ocidental, ao serviço de Espanha, projeto esse que havia sido discutido com especialistas das mais diversas áreas, e também profundamente meditado, talvez com o apoio de uma pequena mas muito especializada biblioteca.